



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA UFSC
CENTRO DE COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO CCE
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO**

Simone Feldmann

Mobilidade Ilhada

Os desafios do trânsito em Florianópolis

**RELATÓRIO TÉCNICO
do Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à disciplina de *Projetos Experimentais*
ministrada pelo Prof. Fernando Crócomo
no primeiro semestre de 2016
Orientadora: Prof^a. Raquel Ritter Longhi**

**Florianópolis
Julho de 2016**

FICHA DO TCC	Trabalho de Conclusão de Curso JORNALISMO UFSC	
ANO	2016.1	
ALUNO	Simone Feldmann	
TÍTULO	Mobilidade Ilhada: os desafios do trânsito em Florianópolis	
ORIENTADOR	Prof.ª Raquel Ritter Longhi	
MÍDIA	<input type="checkbox"/>	Impresso
	<input type="checkbox"/>	Rádio
	<input type="checkbox"/>	TV/Vídeo
	<input type="checkbox"/>	Foto
	<input checked="" type="checkbox"/>	Website
	<input checked="" type="checkbox"/>	Multimídia
CATEGORIA	<input type="checkbox"/>	Pesquisa Científica
	<input type="checkbox"/>	Produto Comunicacional
	<input type="checkbox"/>	Produto Institucional (assessoria de imprensa)
	<input type="checkbox"/>	<div> <div>Produto Jornalístico (inteiro)</div> <div>Local da apuração:</div> </div>
	<input type="checkbox"/>	<div> <div>Reportagem livro-reportagem ()</div> <div> (X) Florianópolis () Brasil () Santa Catarina () Internacional () Região Sul País:_____ </div> </div>
ÁREAS	Mobilidade urbana, trânsito, Florianópolis, grande reportagem multimídia, <i>Readymag</i> .	

RESUMO	<p>Florianópolis ocupa a segunda posição no <i>ranking</i> das capitais mais motorizadas do país: são 1,46 habitante por veículo. Chama a atenção o fato de 48% das viagens diárias na cidade serem realizadas através de transporte motorizado individual, um índice significativamente maior do que em outras metrópoles brasileiras. Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) consiste em uma grande reportagem multimídia que levanta a questão: como melhorar a mobilidade urbana em Florianópolis? O trabalho está disponível na plataforma online <i>Readymag</i> e é composto por textos, vídeos, fotos, áudios, mapas e infográficos. São abordadas quatro pautas: (1) contexto da mobilidade urbana em Florianópolis, (2) desafios enfrentados pelos moradores no cotidiano da cidade, (3) soluções apontadas por especialistas e estudos na área de mobilidade urbana, (4) iniciativas criadas por cidadãos na área de mobilidade. Todas as entrevistas foram realizadas em Florianópolis com moradores e especialistas relacionados ao tema.</p>
---------------	---

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai, Eliézer Oscar Feldmann, que me incentivou o gosto pela leitura e pelos estudos, contribuindo de forma essencial para meu acesso à Universidade.

À minha mãe, Arlene Neiza Pinheiro, por ser exemplo de força e coragem para seguir em frente, que me sempre me apoiou, inclusive durante as gravações deste trabalho.

À minha irmã, Sandra Feldmann, que, mesmo distante, fez-se presente e me ajudou nesta jornada.

Ao meu companheiro, Marcelo Fernandes Lima, por estar sempre ao meu lado e contribuir de todas as formas para conclusão deste trabalho.

À equipe de Mídias Sociais do Diário Catarinense, especialmente ao Enio Graeff, por todo apoio ao longo do último ano. E à Thais Lobo Fernandes, pela pronta disponibilidade em me ajudar.

Também agradeço ao Curso de Jornalismo da UFSC, por ter me proporcionado a base de aprendizado para minha formação, de forma gratuita e de qualidade, e, em especial, à minha orientadora, Raquel Ritter Longhi, por todos os conhecimentos compartilhados.

Sumário

AGRADECIMENTOS.....	5
1. RESUMO	9
2. APRESENTAÇÃO.....	11
3 JUSTIFICATIVA.....	12
4. PROCESSO DE PRODUÇÃO.....	17
4. CUSTOS.....	34
5. DIFICULDADES, DESAFIOS E APREDIZADOS.....	35
6. FINALIDADES	38
7. REFERÊNCIAS.....	40

1. RESUMO

Florianópolis ocupa a segunda posição no *ranking* das capitais mais motorizadas do país: são 1,46 habitante por veículo. Chama a atenção o fato de 48% das viagens diárias na cidade serem realizadas através de transporte motorizado individual, um índice significativamente maior do que em outras metrópoles brasileiras. Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) consiste em uma grande reportagem multimídia que levanta a questão: como melhorar a mobilidade urbana em Florianópolis? O trabalho está disponível na plataforma online *Readymag* e é composto por textos, vídeos, fotos, áudios, mapas e infográficos. São abordadas quatro pautas: (1) contexto da mobilidade urbana em Florianópolis, (2) desafios enfrentados pelos moradores no cotidiano da cidade, (3) soluções apontadas por especialistas e estudos na área de mobilidade urbana, (4) iniciativas criadas por cidadãos na área de mobilidade. Todas as entrevistas foram realizadas em Florianópolis com moradores e especialistas relacionados ao tema.

Palavras-chave: mobilidade urbana, trânsito, Florianópolis, grande reportagem multimídia, *Readymag*.

2. APRESENTAÇÃO

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e está relacionada à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Mas o que vemos no cotidiano são as dificuldades nestes deslocamentos, implicando em uma perda de tempo produtivo ou de lazer para os cidadãos.

Florianópolis é uma cidade com população de 469.690 habitantes, de acordo com estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2015. Há registro de emplacamento de 319.807 veículos no município até dezembro de 2015, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran-SC), entre carros, motocicletas e caminhões, totalizando uma estatística de 1,46 habitante por veículo, enquanto a média nacional é de quatro pessoas para cada veículo. Entre as capitais mais motorizadas do país, Florianópolis só fica atrás de Curitiba, que possui 1,32 habitante por veículo.

De acordo com o Relatório das Análises dos Desastres de Trânsito, apresentado pelo projeto Rede Vida no Trânsito, o número de vítimas de acidentes em Florianópolis aumentou 56,6% em 2014 com relação ao ano anterior, elevando a taxa de mortalidade de 11,7 para 18 óbitos a cada 100 mil habitantes, enquanto a média nacional é de 12 mortes a cada 100 mil habitantes.

O objetivo deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) é abordar os problemas de mobilidade na cidade, como: a violência no trânsito, os congestionamentos, a infraestrutura viária de Florianópolis e as características do transporte público. Além de apresentar as soluções apontadas para solucionar estes entraves e as iniciativas criadas para incentivar outras formas de deslocamento.

A grande reportagem multimídia foi estruturada através da plataforma online *Readymag*¹ e está disponível para acesso pelo do link: <https://readymag.com/u14571761/Mobilidade-Ilhada/>

2.1 OBJETIVOS

2.1.1 Objetivo Geral

Analisar as formas de mobilidade urbana em Florianópolis, os problemas enfrentados por cada tipo de modal e as soluções apontadas para melhorar os deslocamentos urbanos na Ilha de Santa Catarina.

2.1.2 Objetivos Específicos

- (1) Descrever como a mobilidade impacta na vida dos cidadãos de Florianópolis;
- (2) Relatar quais os principais desafios enfrentados pelos moradores no cotidiano da cidade;
- (3) Compilar as soluções apontadas por especialistas e estudos na área de mobilidade urbana;
- (4) Reunir relatos de iniciativas positivas relacionadas ao tema.

3. JUSTIFICATIVA

3.1 DO TEMA

De acordo com o caderno sete do Ministério das Cidades, de 2004, o trânsito é uma questão de cidadania, uma ferramenta de gestão para a construção de cidades mais inclusivas e com maior qualidade de vida. Mas o crescimento contínuo e acelerado da frota de veículos e a disposição da infraestrutura de forma desequilibrada, têm gerado diversos inconvenientes que refletem principalmente no aumento do tempo de viagem, nos conflitos

¹ <https://readymag.com/>. Acesso em julho de 2016.

entre motoristas, pedestres e ciclistas, na ineficiência econômica e até mesmo em problemas relacionados à saúde dos indivíduos.

O trânsito também é considerado uma questão de saúde pública, conforme resolução publicada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2010, que definiu o período entre 2011 a 2020 como a Década de Ações para Segurança no Trânsito. Conforme dados divulgados pela *Rede Vida no Trânsito* em 2014, apenas em Florianópolis, 83 pessoas morreram por consequência de acidentes de trânsito, a maioria das vítimas eram homens, com idades entre 21 e 40.

Desta forma, o trabalho atende a critérios de noticiabilidade, enunciados por Nilson Lage (2001), como: proximidade – por ser um tema próximo dos cidadãos de Florianópolis, público alvo deste trabalho, e a atualidade – pois os problemas de mobilidade urbana afetam os moradores da cidade no cotidiano.

A escolha pessoal também contribuiu para a definição do tema, sendo fomentada ao longo dos últimos três anos e meio. Em janeiro de 2013 comecei a trabalhar com o projeto *Trânsito 24 Horas*², produto multiplataforma do *Grupo RBS*. Aproximei-me do assunto com o monitoramento diário do trânsito na Capital, auxílio na produção de pautas e notas sobre trânsito em Santa Catarina, além do acompanhamento das reclamações constantes dos motoristas.

Como nasci e sempre morei em Florianópolis, convivo diariamente com o trânsito na cidade e pude presenciar obras impactantes para mobilidade na Capital, como: a construção do Túnel Antonieta de Barros e da Avenida

² <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/pagina/transito-24-horas.html>. Acesso em junho de 2016.

Governador Aderbal Ramos da Silva (conhecida como Via Expressa Sul ou Beira-Mar Sul), a duplicação das rodovias SC-401 e SC-403 e, ainda em andamento, a construção do Elevado do Rio Tavares, do novo acesso ao Aeroporto e a duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira. Mas também observo diariamente os problemas no trânsito da cidade, como a falta de infraestrutura para pedestres e ciclistas, a valorização da cultura do automóvel motorizado individual, o comportamento imprudente de motoristas, a má conservação das vias mais antigas, a deterioração das novas obras (como a recente ciclofaixa da SC-405 e as faixas elevadas para pedestres), além dos gargalos e filas constantes, principalmente no verão, que comprometem grande parte o tempo de moradores e turistas.

3.2 DA MÍDIA

O jornalismo nos meios digitais teve início há 21 anos, assim como a Internet comercial no Brasil. Após este surgimento, é possível identificar três fases distintas da produção webjornalística, de acordo com Longhi (2014): o *slideshow* noticioso, no início dos anos 2000; os especiais multimídias, em meados de 2002 a 2012; e a grande reportagem multimídia (GRM), de 2012 em diante, marcando um ponto de virada para o jornalismo online, chamado pela autora de *turning point* da GRM.

O formato escolhido para execução do trabalho foi a grande reportagem multimídia, que, de acordo com Longhi (2014), tem se destacado como a forma que mais explora as possibilidades de convergência de linguagens do meio digital.

Além disso, considero uma preparação trabalhar nas redações brasileiras, que estão cada dia mais convergentes:

“Um único profissional, além das funções de apurar e escrever, pode – ou deve, dependendo da exigência do contratante – fotografar e filmar, mesmo que apenas

com o celular, captar áudios, abastecer a redação com novos fragmentos de informação para uma cobertura em tempo real e levantar detalhes para infográficos e para uma edição mais aprofundada da história a ser publicada na edição impressa do dia seguinte” (LENZI, 2015, p.2)

O trabalho é realizado de forma hipermediática. Considerando hipermídia como “a linguagem que conjuga, além de textos verbais, sons e imagens, em um único ambiente de informação, o digital, e através de conexões entre suas partes”. (LONGHI, 2015, p.8). E a definição de formatos noticiosos hipermediáticos:

“Aqueles produtos informativos produzidos e distribuídos nos meios digitais de comunicação e informação, que contêm as características de multimedialidade, interatividade, conexão e convergência de linguagens próprias da linguagem hipermídia e do ambiente digital e online de informação. (LONGHI, 2014, p.14)

Como “o grande definidor do momento de virada da reportagem multimídia pode estar no chamado design responsivo, uma tendência mundial nesse tipo de produto noticioso” (LONGHI, 2014), o *Readymag* foi escolhido como plataforma para a narrativa.

O *Readymag* é um *startup* de publicações digitais que permite aos assinantes criarem, programarem e divulgarem suas próprias reportagens. Através da ferramenta, a reportagem tem *design* responsivo, adaptando-se para o suporte utilizado pelo leitor, seja um computador, *tablet* ou *smarthphone*.

Também é possível diagramar livremente o produto, podendo deixar a narrativa mais imersiva: apostando no texto centralizado, no uso de espaços brancos para dar leveza a página e na navegação de forma verticalizada, usando recurso de *parallax scrolling*. Correspondendo, desta forma, às

técnicas descritas por Longhi, 2014, como integrantes da grande reportagem multimídia.

O formato escolhido para a GRM foi o *longform*, com texto mais longo e aprofundado sobre o tema, que, de acordo com uma definição mais apurada de Fischer, 2013 (apud LONGHI e WINQUES, 2015) é: “1) um nível mais aprofundado de relato, que vai além do padrão cotidiano da produção e 2) narrativas atraentes, frequentemente com elementos multimídia, que realçam o artigo”

Para realização da reportagem, optei pelo formato verticalizado, no qual é possível navegar por todo o produto apenas utilizando a barra de rolagem ou *scrolling* do mouse.

“A dimensão narrativa verticalizada tem se destacado com maior frequência nas grandes reportagens multimídia e em portais específicos de *longform*. Em alguns casos, a GRM é também dividida em capítulos ou seções, que possibilitam ao usuário diferentes caminhos de leitura.” (LONGHI e WINQUES, 2015, p.11)

Porém, também há um menu lateral, que acompanha toda a reportagem, no qual é possível selecionar uma seção, ficando a critério do leitor escolher a ordem de leitura.

Uma das inspirações para o formato do produto foi a grande reportagem multimídia *As Quatro Estações de Iracema e Dirceu*³, publicada pelo jornal *Diário Catarinense* em junho de 2015, vencedora do Prêmio Vladimir Herzog de Anistia e Direitos Humanos em setembro do mesmo ano,

³ http://www.clicrbs.com.br/sites/swf/DC_quatro_estacoes_iracema_dirceu/. Acesso em maio de 2016.

na categoria Internet. Porém, optei por valorizar mais os recursos multimídia como vídeos, fotos e infográficos.

4. PROCESSO DE PRODUÇÃO

A questão levantada neste trabalho foi: como melhorar a mobilidade urbana em Florianópolis? A partir do levantamento de dados e entrevistas com especialistas no assunto, foi possível narrar os principais desafios da mobilidade em Florianópolis e as soluções apontadas para melhorar estes aspectos. Como complemento, há um mapa multimídia interativo, composto por imagens e vídeos, apontando os principais problemas na infraestrutura viária na cidade.

A seguir são detalhados os processos de pré-apuração, gravação de vídeos e fotos, entrevistas, redação e estruturação da grande reportagem na plataforma *Readymag*.

3.1 PRÉ-APURAÇÃO

A pré-apuração teve início durante a disciplina Técnicas de Projeto em Comunicação (JOR 5708), no segundo semestre de 2015, quando foram levantados os primeiros dados relacionados ao trânsito. Entre eles:

- 1) Informações sobre mortes e casos de invalidez permanente no trânsito durante o ano de 2014, contidos no relatório do Seguro do Trânsito - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), que posteriormente foram atualizadas, com base no relatório consolidado anual de 2015, divulgado em janeiro de 2016;
- 2) Dados referentes à população de Florianópolis em 2015, de acordo com a projeção do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE);

- 3) Números de emplacamentos de veículos em Florianópolis e emissão de carteiras de habilitação na cidade, conforme dados do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran-SC), com informações consolidadas até dezembro de 2015;
- 4) Informações relativas a desastres de trânsito com óbitos e feridos graves em Florianópolis, presentes no Relatório das Análises dos Desastres de Trânsito, apresentado pelo Projeto Rede Vida no Trânsito em 2014 (não houve divulgação de dados referentes ao ano de 2015); e
- 5) estudos do Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), que contém um diagnóstico sobre a mobilidade na Grande Florianópolis, com recomendações de soluções para melhoria da mobilidade urbana.

Durante a pré-apuração, também foram levantadas informações sobre as possíveis fontes. Nesta fase, o foco foi identificar entrevistados especializados em mobilidade urbana, com a leitura de suas publicações e análise de entrevistas já concedidas a veículos de comunicação.

3.2 FOTOGRAFIAS E GRAVAÇÕES DE IMAGENS

As saídas fotográficas tiveram início em novembro de 2015 e foram realizadas ao longo da execução do especial, até junho de 2015. Para definir os locais que seriam fotografados, foi realizada uma lista com base nos principais pontos de congestionamentos na Ilha de Santa Catarina, com base em informações contidas no *Twitter* do projeto *Trânsito 24 Horas*, no qual atuou.

Foram identificados os seguintes pontos de atenção nos horários de pico (pela manhã entre 6h30 e 8h e pela tarde, entre 17h e 19h30min):

- 1) BR-282 (Via Expressa), na região continental;

- 2) Pontes Pedro Ivo Campos (pela manhã) e Colombo Machado Salles (pela tarde);
- 3) Avenida Governador Gustavo Richard, no Centro (pela tarde);
- 4) Avenida Paulo Fontes, Centro;
- 5) Rodovia Francisco Magno Vieira (SC-405), no Sul da Ilha;
- 6) Rua Deputado Antônio Edu Vieira, bairro Pantanal;
- 7) Rua Capitão Romualdo de Barros, bairro Carvoeira;
- 8) Rodovia Admar Gonzaga (SC-404);
- 9) Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos (Beira-Mar Norte);

Os registros fotográficos foram realizados em todos os pontos listados, totalizando cerca de 800 imagens, posteriormente selecionadas e, quando necessário, tratadas com recurso o recurso de edição *Adobe Photoshop*, para correção de cores e luz.

As fotos foram feitas com equipamento próprio, uma câmera *Canon EOS Rebel T5* com lente *Canon EF-S 18-55mm, f/3.5-5.6*. Em casos excepcionais de flagrantes, como acidentes de trânsito, foram feitas fotos com celular *Asus Zenfone 5*, com câmera de 8 megapixel.

A partir de maio de 2016 comecei a realizar as saídas para gravar imagens em vídeo utilizando a câmera disponível no Laboratório de Telejornalismo, para uso dos alunos que estão realizando o trabalho de conclusão de curso: uma *Sony NX5*, com imagem em HD e zoom óptico 20 x (muito útil para gravações a distância, como em cima de passarelas de pedestres, para registrar detalhes do trânsito).

A partir de maio passei a conciliar as saídas para fotografar e gravar imagens em vídeo utilizando as duas câmeras, geralmente com a *Sony NX5*

sobre o tripé, para cenas mais longas, e com a *Canon T5* para fotografar e gravar vídeos de ângulos diversos.

Durante a grande reportagem são utilizadas cinco imagens que não são de minha autoria: a foto do entrevistado Leandro Pereira Garcia, cedida pelo Plamus; o frame da maquete eletrônica da quarta ponte, reprodução do vídeo institucional da Secretaria de Infraestrutura de Santa Catarina, e três imagens da Escola Bike Anjo, cedidas pela rede de ciclistas. Todas as fotos estão devidamente creditadas.

3.3 ENTREVISTAS

As entrevistas começaram a ser gravadas em maio, mês em que tirei férias do trabalho para me dedicar ao trabalho de conclusão de curso. Optei por detalhar cada uma das entrevistas, incluindo as dificuldades, de forma que haja contribuição para as próximas gerações de estudantes de jornalismo que cheguem a ler este relatório técnico.

A primeira saída foi realizada com a câmera *Canon T5*, utilizando microfone de lapela próprio conectado a gravador de áudio digital do Laboratório de Radiojornalismo, já que a minha câmera possui entrada para microfone P1 e não aceita a utilização de adaptador para conexão da lapela, que é P2, sendo assim, foi necessário sincronizar o áudio posteriormente, durante a edição.

As demais saídas, que incluem duas participações em seminários e seis entrevistas, foram gravadas com a Sony NX5 e microfone lapela do Laboratório de Telejornalismo, em quatro situações foi utilizado o iluminador Sun Gun Led Sony, também recurso do laboratório.

3.3.1 João Felipe Frandolozo

A primeira entrevista ocorreu no dia 13 de maio, o Dia de Bike ao Trabalho, com um empresário da região central de Florianópolis que investiu em um empreendimento inovador para ciclistas. A gravação foi realizada nas dependências do estabelecimento de João Felipe, com uso da câmera Canon T5.

No *EuVou! Floripa Park'n Shower* os ciclistas, através de planos mensais ou diários, podem deixar suas bicicletas estacionadas, tomar banho, guardar pertences pessoais e tomar café da manhã em uma cozinha compartilhada. A ideia de João Felipe, que também é ciclista, surgiu a partir de conversas com amigos, que se queixavam das dificuldades de utilizarem a bicicleta como meio de transporte, por ausência de bicicletários e chuveiros nas empresas em que trabalhavam.

Aliando o lado empreendedor com sua ideologia de vida, João Felipe criou o espaço que já tem repercussão positiva, apesar de ter menos de um ano de funcionamento. João reforça durante a entrevista que nenhum cliente desistiu de ir de bicicleta para o trabalho depois que a iniciativa começou: o mundo da bicicleta, quando você prova ele, você não para mais, é visível o quanto a bicicleta faz bem para saúde, ressalta.

A entrevista com o “ciclista empreendedor” tem espaço durante o especial no capítulo de iniciativas, onde mostro boas ações que estimulam a mobilidade urbana. Foram utilizados recursos de texto e vídeo para contar o caso de João Felipe.

3.3.2 Werner Kraus

A segunda entrevista também foi realizada no dia 13 de maio, nas dependências da UFSC, com Werner Kraus, professor no Departamento de

Automação e Sistemas da Universidade Federal que atualmente coordena o Observatório da Mobilidade da UFSC, voltado para contribuir com políticas públicas em mobilidade urbana, através da promoção de estudos, pesquisas e elaboração de projetos sobre o tema.

A gravação foi realizada com a câmera *Sony NX5*, contei com a ajuda do servidor técnico Carlos Henrique Guião, do Laboratório de Telejornalismo, que atuou como cinegrafista. Como o professor estava em uma reunião no Centro de Tecnológico da UFSC, optamos por realizar a gravação ao ar livre, em um pátio próximo ao prédio. A primeira pergunta teve que ser regravada, por um problema na captação de áudio, detectada por Guião. Como tínhamos uma lapela reserva, fizemos a substituição e reiniciamos a entrevista.

Apesar do tempo limitado para realização da entrevista, cerca de meia hora, pois o entrevistado estava envolvido em outro compromisso, as contribuições foram significativas. Mas, pela limitação de tempo, não pude realizar todas as perguntas previstas no roteiro pré-elaborado.

O foco dos questionamentos foram conceitos básicos sobre mobilidade em Florianópolis e sobre as soluções propostas para melhoria do trânsito na cidade, como VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos), transporte marítimo e os BRTs (*Bus Rapid Transit*), que são ônibus articulados que circulam em corredores exclusivos. Também foram abordados os sistemas semafóricos (área dos primeiros estudos do professor) e a criação do Observatório da Mobilidade da UFSC, que foi lançado na semana seguinte à realização da entrevista.

Quando questionado sobre a obra mais urgente para melhorar a mobilidade urbana em Florianópolis, o professor respondeu prontamente que

corredores de ônibus, para circulação de BRTs, são a solução: “sem dúvida os corredores para ônibus, segregados com uma separação física muito forte para os automóveis não invadirem de forma alguma”.

A entrevista com o professor é utilizada no primeiro vídeo, conceituando mobilidade urbana, citada em forma de texto na seção sobre infraestrutura viária e, através de vídeo, na seção sobre transporte público.

3.3.3 Guilherme Medeiros

A terceira gravação foi realizada no dia 17 de maio, após o Seminário NeoTrans – Integração Metropolitana do Transportes Coletivos. A fonte foi Guilherme Medeiros, coordenador técnico do Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus) e engenheiro da Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Sudarf).

O encontro com Guilherme Medeiros estava previsto desde a pré-apuração, pela contribuição do Plamus para os estudos na área de mobilidade urbana de Florianópolis.

A entrevista estava prevista para ser realizada às 17h, ao ar livre, contatando com a luz natural, com locação prevista era uma sacada do prédio Espaço Físico Integrado (EFI), com vista para o bairro Carvoeira. Mas devido ao andamento do seminário e o envolvimento do entrevistado nos debates, foi necessário realizar a gravação após as 18h30min e tive que adaptar a locação para dentro do prédio e utilizar o iluminador *Sun Gun Led Sony*.

Apesar dos imprevistos e tendo que realizar a entrevista em um corredor do prédio com acústica imprópria, o conteúdo foi muito interessante. Foram abordados temas como o conceito de mobilidade urbana, o objetivo

do Plamus, o andamento de obras relacionadas à mobilidade urbana na Suderf e o desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina.

Coerente com os estudos apontados pelo Plamus, o engenheiro reforçou a necessidade da construção de corredores para ônibus e a implantação do sistema BRT em Florianópolis como a solução para a mobilidade urbana na Ilha.

As informações fornecidas por Guilherme Medeiros estão em mais de uma seção do especial, começando pela definição do conceito de mobilidade urbana, no primeiro vídeo, na explicação sobre o Plamus e também no vídeo sobre a possibilidade de uma quarta ponte na ligação entre a Ilha e o Continente.

3.3.4 Victor Marques Caldeira

Para uma cidade com mais mobilidade urbana é necessário repensar os desenhos urbanos, criando obstáculos físicos para limitação do trânsito de automóveis e áreas de tráfego acalmado (*traffic calming*), nas quais há priorização da circulação de transportes ativos em detrimento dos motorizados, o que inclui conceitos como as Zonas 30 e ruas completas.

Busquei entrevistar Victor Marques Caldeira, do Laboratório de Mobilidade da UFSC (LabTrans), para entender e poder explicar melhor como funcionam estes procedimentos e como ele podem ser aplicados em Florianópolis.

A gravação com o engenheiro foi marcada para o dia 19 de maio, no prédio do LabTrans, no bairro Trindade. Acredito ter sido uma das entrevistas com mais problemas. Primeiro, pelo fato de ter que caminhar com todo o equipamento desde o Centro de Comunicação e Expressão (CCE) até o prédio

do Laboratório. Segundo, por constatar que a sapata do tripé havia ficado na UFSC. Como foi uma entrevista difícil de marcar, por incompatibilidade de horários, decidi realizar a gravação sem o equipamento completo, mas tive que ficar segurando a câmera e, aqui entra o terceiro problema, não atentei para um fator importantíssimo na hora da gravação: o filtro usado para imagens externas, com luz do sol, estava acionado no nível máximo, e como, a entrevista foi realizada em uma sala de escritório, o resultado foi uma imagem granulada.

Apesar dos problemas técnicos, o conteúdo da entrevista foi produtivo. Victor Marques explicou os conceitos que eu precisava para elaboração do trabalho de forma simples e clara, além de me dar sua opinião pessoal sobre a mobilidade urbana em Florianópolis:

As informações obtidas com a entrevista foram utilizadas no capítulo soluções, na seção moderação de tráfego, explicando como seriam as ruas ideais, com priorização de pedestres e ciclistas.

3.3.5 Leandro Marques

No dia 24 de maio foi inaugurada a Central de Operações de Segurança e Gestão de Trânsito de Florianópolis, um sistema inteligente de monitoramento de trânsito, uma promessa de campanha do Prefeito Cesar Sousa Junior, com a intenção de melhorar o trânsito na cidade a partir do controle em tempo real dos semáforos a partir de uma central.

Através de contato com a assessoria, consegui agendar uma entrevista com o diretor de operações da Secretaria de Segurança e Gestão de Trânsito, Leandro Marques, no mesmo dia do lançamento da Central.

Apesar de não ter sido uma entrevista programada com antecedência, Leandro me antedeu prontamente na sala de monitoramento e explicou a proposta e o modo de operação do sistema, exaltando a realização por parte da prefeitura.

As informações e imagens obtidas durante a entrevista foram utilizadas através de texto na composição da seção sobre semáforos inteligentes.

3.3.6 Maurício Romeu Antunes

No dia 25 de maio, véspera de feriado e uma das últimas oportunidades de realizar gravações durante as férias do trabalho, encontrei Maurício Romeu Antunes, professor de contabilidade na Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul). Maurício foi um dos fundadores do Centro Comunitário da Cachoeira do Rio Tavares, bairro do sul da Ilha que possui problemas conhecidos de mobilidade urbana.

O professor contou como foi a reivindicação por melhorias na rodovia SC-405 e opinou sobre a implantação do sistema de faixa reversível que funciona na região em 2013. Por também ser motociclista, contou quais são os principais desafios deste modal.

Durante a redação da grande reportagem foi constatado que informações repassadas por Maurício não eram tão relevantes para a composição do produto final.

3.3.7 Adriana Eidt

Buscando mais opiniões de moradores da cidade sobre seus deslocamentos diários, entrei em contato com uma estudante de Antropologia que prioriza a locomoção através de caronas.

Adriana é uma moradora do Rio Vermelho, que destaca os problemas de conectividade e horários nos ônibus. Há seis anos ela decidiu começar a se locomover através de caronas para facilitar suas viagens e depender menos do transporte público da Capital.

Após uma conversa prévia pessoalmente, marquei de encontrá-la no dia 30 de maio, no Centro de Filosofia e Ciências Humanas da UFSC. A estudante contou suas motivações ao se locomover por caronas, relatou os medos e um recente caso de assédio que sofreu (uma exceção, ela destaca) e ainda deu dicas para àqueles que querem começar a utilizar este meio de locomoção, melhor e mais rápido que os ônibus: “quando eu pego o ônibus, na verdade é um pouco incômodo, porque eu sei que eu vou levar menos tempo pegando carona”.

A história de Adriana compõe a seção da reportagem voltada para os problemas no transporte público. A entrevista não é utilizada em forma de vídeo, mas através de fotos, textos e um infográfico relatando as possibilidades de deslocamento entre o Rio Vermelho e a Universidade.

3.3.8 Seminário de Mobilidade Urbana e Segurança no Trânsito

No dia 11 de maio, foi realizado o Seminário de Mobilidade Urbana e Segurança no Trânsito na UFSC, uma ação durante o Maio Amarelo, promovida pela Rede Vida no Trânsito.

Participei de todo o seminário e solicitei autorização para gravar as palestras. No total, foram realizadas mais de três horas de gravação durante o

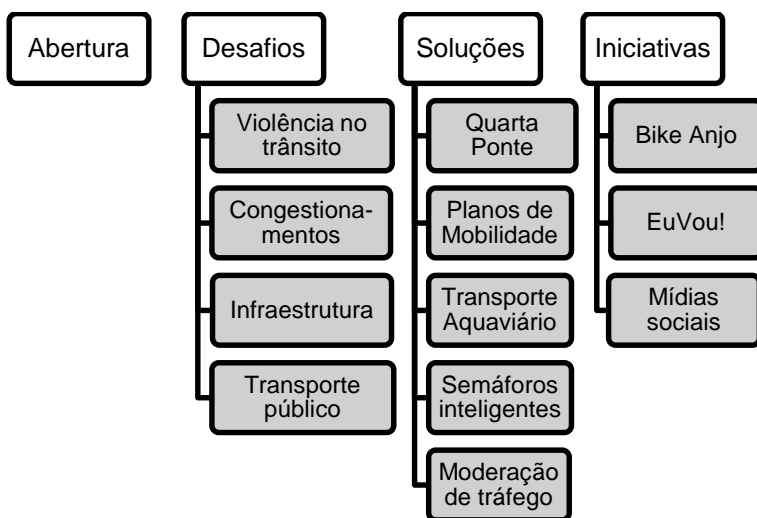
seminário. Posteriormente, selecionei as informações de três palestrantes para composição dos textos:

- Daniel Moutinho - Secretário Municipal de Saúde;
- Leandro Pereira Garcia – Diretor da Vigilância em Saúde e coordenador da Rede Vida no Trânsito; e
- Sheila Comiran – arquiteta do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis.

3.4 REDAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO

A estruturação da grande reportagem multimídia foi definida durante o período de elaboração do pré-projeto, no segundo semestre de 2015, em quatro capítulos: abertura, desafios, soluções e iniciativas, que serviram de base na apuração do material.

Para melhor abordagem dos diferentes assuntos, foram criadas seções dentro de cada um dos capítulos, conforme a estrutura abaixo:



Após definição da estrutura, transcrição das entrevistas e releitura das pesquisas realizadas, foi elaborado um roteiro para a grande reportagem, escolhendo as mídias utilizadas em cada um dos trechos.

A estruturação da grande reportagem na plataforma *Readymag* ocorreu de forma simultânea a redação do material: quando finalizava uma seção, ou precisava inserir algum recurso multimídia, recorria à plataforma para verificar se ela suportava o material e como ficava a estética da estrutura.

Optei por utilizar mais de uma página do *Readymag* e selecionar a opção de navegação vertical, conforme mencionado anteriormente, desta forma, a grande reportagem foi composta por 11 páginas, com as funções vertical e *slide-in transition* ativadas (Figura 1), esta função proporciona o efeito *parallax scrolling* na mudança de seções e capítulos.

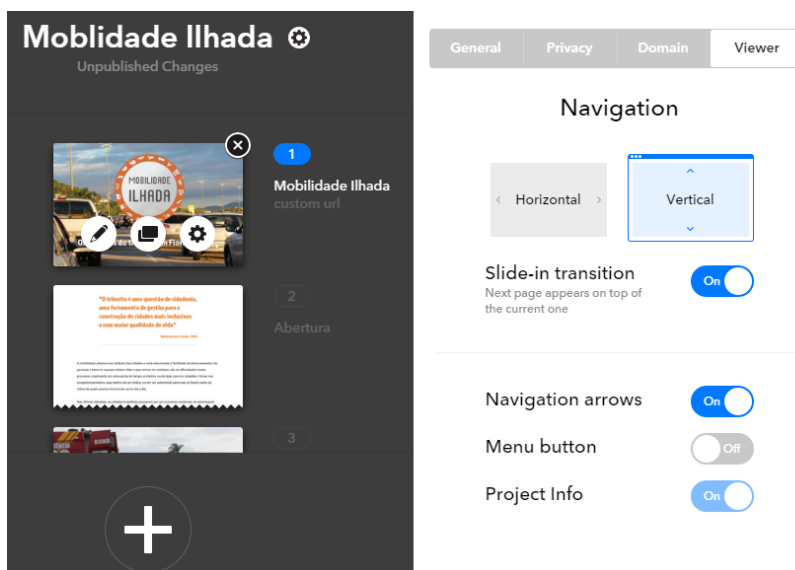


Figura 1 - Painel de configuração Readymag

Para possibilitar a navegação de forma não linear através dos capítulos e seções da grande reportagem, todas as páginas possuem um botão com menu, que acompanha a navegação durante a rolagem e mostra as opções de navegação quando o leitor passa o *mouse* sobre ele. (Figura 2)



Figura 2 - Menu acompanha a rolagem

3.4.1 Infográficos

Para concepção dos gráficos interativos foi utilizada a ferramenta Infogram⁴, com recursos gratuitos. (Figura 3)

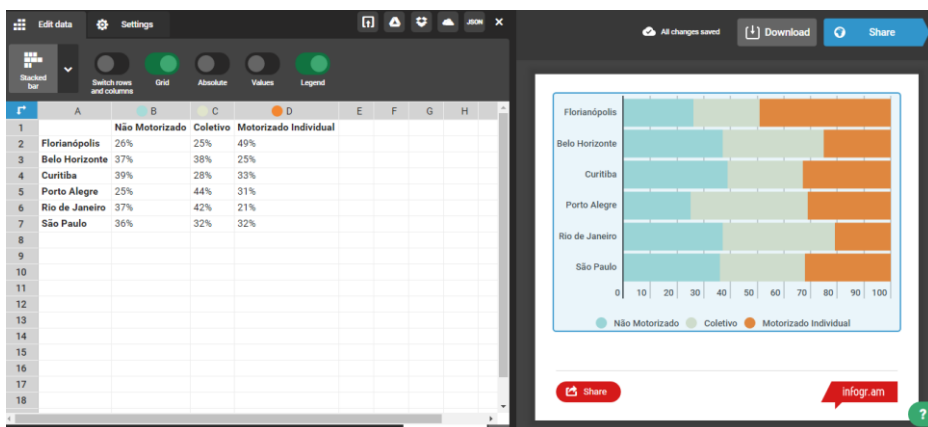


Figura 3 - Interface de edição Infogram

Foram criados três gráficos com esta ferramenta: proporção de veículos e habitantes nas capitais mais motorizadas; nível de utilização dos meios de transporte nas capitais e crescimento de automóveis em Florianópolis. Os dados para construção dos gráficos foram obtidos através de pesquisas de dados oficiais no IBGE, Detran e através dos estudos do Plamius.

Para criação dos infográficos foram utilizados recursos disponíveis dentro da própria plataforma *Readymag* (Figura 4) e através do aplicativo *Piktochart*⁵ (Figura 5).

⁴ <https://infogr.am/>. Acesso em junho de 2016.

⁵ <https://piktochart.com/>. Acesso em junho de 2016.



Figura 4 - Infográfico criado no Readymag

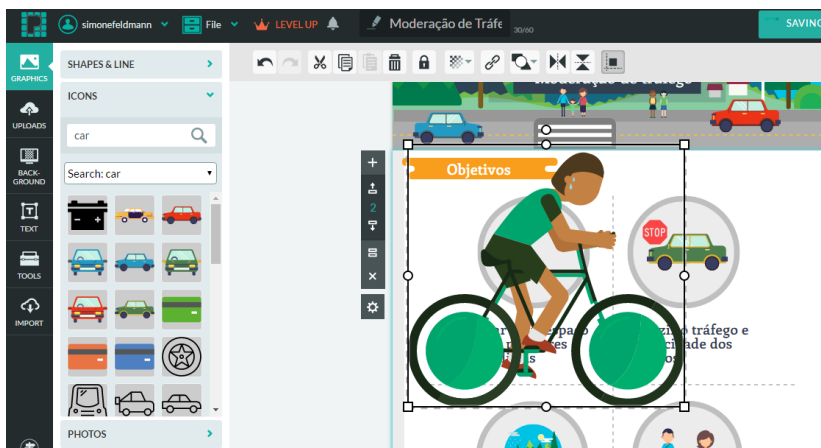


Figura 5 - Interface de edição Piktochart

Foram desenvolvidos X infográficos a partir do próprio Readymag, em geral, quando compostos por elementos mais simples, priorizando ênfase aos números, e quatro através do Piktochart, quando houve necessidade de ilustrar mais as situações representadas.

3.4.2 Vídeos e áudios

Ao longo da reportagem multimídia são apresentados sete vídeos, seis deles produzidos para este projeto e um, que já estava disponível no *Youtube*, é usado de forma ilustrativa. No vídeo “Quarta ponte” são utilizadas imagens de 2011 da maquete digital do projeto, cedidas pela Secretaria de Infraestrutura de Santa Catarina, e imagens de entrevistas, cedidas pela Central de Vídeos da TV Barriga Verde, devidamente creditadas.

Os seis vídeos foram roteirizados a partir das entrevistas decupadas, com indicação dos trechos e imagens de cobertura, para que a editora *freelancer* Thais Lobo tivesse orientação sobre como proceder.

Após finalizados, os vídeos foram disponibilizados no *Youtube* de forma não-listada, garantindo assim, que sejam vistos apenas quando associados à grande reportagem, para que não aja descontextualização do material. O *Readymag* só permite vídeos através de links do *Youtube* e do *Vimeo*, ao contrário das fotos, que podem ser carregadas diretamente do computador para a plataforma.

Outro problema constatado é que não há a possibilidade de configurar os vídeos para que eles pausem automaticamente ao realizar a rolagem para baixo ou para cima, causando uma quebra na imersão desejável em uma grande reportagem multimídia. A mesma dificuldade acontece com os áudios: eles só podem ser inseridos no especial através de links da plataforma *Soundcloud*⁶ e não possuem a opção de pausa automática.

⁶ <https://soundcloud.com/stream>. Acesso em junho de 2016.

Ao todo, foram captados 100 minutos de entrevistas em vídeo, mais de 115 minutos em imagens de cobertura, além de quase oito horas de gravações em vídeo de palestras e seminários, utilizadas como apoio para textos e áudios.

4. CUSTOS

Para realização do projeto foram utilizados equipamentos disponíveis no Departamento de Jornalismo da UFSC e equipamentos pessoais, adquiridos previamente ao longo da graduação. O único hardware que precisei comprar foi um HD externo para armazenamento de todos os arquivos relacionados ao trabalho de conclusão de curso, com custo de R\$ 320.

Para o desenvolvimento do especial multimídia foi utilizada a plataforma *Readymag* no plano pago *Creator*, com custo mensal de US\$ 20. A assinatura teve início em maio e será mantida até setembro, totalizando US\$ 100, equivalente a R\$ 350, considerando a cotação atual do dólar de R\$ 3,50.

Outro custo envolvido com o trabalho de conclusão de curso está relacionado a locomoção, foram pagos R\$ 150 em combustível para realização das saídas para gravação de imagens.

Para edição de seis vídeos contei com o trabalho *freelancer* da editora Thais Lobo Fernandes, com custo total de R\$ 100. Não foram contratados outros profissionais para apoio, contei com o auxílio de familiares e colegas, de forma voluntária.

No total, foram investidos R\$ 920 para elaboração do trabalho de conclusão de curso, e todos os custos tiveram financiamento próprio.

ÍTEM	VALOR
HD Externo Samsung – 1 T	R\$ 320,00
<i>Readymag</i> Plano <i>Creator</i> (cinco meses)	R\$ 350,00
Combustível para deslocamentos dentro da cidade	R\$ 150,00
<i>Freelancer</i> para edição de seis vídeos	R\$ 100,00
TOTAL	R\$ 920,00

5. DIFICULDADES, DESAFIOS E APREDIZADOS

Por ter uma rotina corrida, trabalhando durante oito horas por dia e frequentando as aulas da graduação, optei por realizar o Trabalho de Conclusão de Curso de forma individual, podendo definir meu cronograma sem precisar depender de outra pessoa. Vejo que isso foi um dos maiores erros que cometi durante o processo.

Apurar, produzir conteúdo, gravar, fotografar e entrevistar sozinha é mais do que um desafio – compromete a qualidade final dos produtos. Primeiramente, é muito difícil ter que carregar todo o equipamento sozinha – geralmente a câmera *Sony NX5*, tripé, câmera fotográfica DSLR e notebook. Entrar em ônibus e andar a pé até os locais de gravação são etapas ainda mais complicadas.

O segundo ponto é a preparação para as entrevistas – é preciso estar atenta a todos os detalhes. Chegando ao local combinado é necessário conversar com o entrevistado e pedir um tempo para montar todo o equipamento, mas, enquanto isso, tentar descontraír a pessoa para que ela não fique ansiosa ou aborrecida com a demora. Tripé montado, câmera posicionada, lapela no entrevistado, vem o momento de enquadrar, testar o áudio, apertar o REC e depois se posicionar ao lado da câmera – sem ver o visor e, conseqüentemente, não poder constatar problemas no meio da

gravação. Ainda tem a parte de explicar que, de acordo com o formato de vídeos que estou seguindo, o entrevistado deve responder olhando para mim e não para câmera, causando estranhamento na maioria das pessoas, o que geralmente costuma ser aceito melhor quando há um repórter e um cinegrafista.

Ao realizar todo este processo durante as entrevistas alguns problemas aconteceram: 1) Durante a quarta entrevista o tripé estava sem sapata, como não podia remarcar para outro dia, tive que equilibrar a câmera sobre o tripé e ficar segurando durante toda a entrevista, 2) durante a mesma entrevista, já que estava preocupada em segurar a câmera, não observei que a função de filtro estava acionada no nível máximo, o que só constatei ao passar o vídeo para o computador e perceber o ruído visual na imagem, 3) Para realizar as imagens em ruas e rodovias não era possível deixar a câmera no tripé gravando enquanto fotografava por questão de segurança, nestes casos foi necessário guardar todo equipamento de vídeo para então fotografar, o que comprometeu algumas saídas, que poderia ter mais fotos de diferentes ângulos.

Durante as primeiras saídas sozinhas para fazer imagens de trânsito às margens de ruas e rodovias, constatei um desafio que me acompanharia durante todo o processo de gravação do TCC: uma mulher sozinha parada na beira da estrada não é respeitada por muitos motoristas. Entre pedidos para que eu tirasse fotos, “tchauzinhos” e frases desagradáveis, decidi que não sairia mais sozinha, mas fiquei dependente de horários que coincidiam com o tempo livre de familiares que poderiam me acompanhar.

Mesmo acompanhada, em duas saídas houve receios e inseguranças, o que comprometeu o trabalho. Uma delas ocorreu na passarela de pedestres do Centro Sul, no Centro de Florianópolis, durante a noite, sabendo que é um

local frequentado por usuários de crack. E a segunda, na passarela de pedestres na Via Expressa, na altura da comunidade Monte Cristo, conhecida por episódios de violência e tráfico de drogas. Nos dois casos, o tempo de gravação foi inferior ao planejado para que pudéssemos sair do local antes que os equipamentos chamassem mais atenção do que era desejável.

O maior desafio foi conciliar a rotina de trabalho com os momentos de apuração e gravações do TCC. Mesmo sabendo que a academia deve ser uma prioridade entre os estudantes universitários, há mais de três anos optei por trabalhar em uma empresa privada, onde tive a oportunidade de crescer e adquirir grandes responsabilidades. Cheguei a considerar pedir demissão para poder me dedicar a conclusão da faculdade, mas, por gostar muito do que faço no trabalho e compreender as dificuldades que recém-formados enfrentam na inserção ao mercado de trabalho, optei por continuar e conciliar as duas tarefas.

Mas não é fácil manter o ritmo ao ter quatro disciplinas no semestre, trabalhar e realizar um TCC individual. Pode ter sido falta de foco ou comprometimento, mas acredito que estes fatores – que refletem os rumos que decidi seguir ao longo da graduação – comprometeram meu rendimento. Apesar disso, ficam as lições que obtive ao longo desta jornada.

O primeiro dos aprendizados é que é preciso pedir ajuda. Achar que poderia dar conta de tudo sozinha foi um erro e percebi isso muito tarde, mas aprendi a valorizar a necessidade de uma equipe e os potenciais de cada pessoa para produção de um produto final de qualidade. Depois de constatado este problema em junho, consegui contratar uma editora de vídeos freelancer que adiantou muito esta parte do trabalho.

Também compreendi que é preciso delimitar uma especialidade. Este é um segundo aprendizado. Por mais que os grandes veículos de comunicação valorizem cada vez mais profissionais com múltiplas habilidades, conclui que é melhor um jornalista que faça bem uma coisa, do que um que faça tudo, mas sem entregar qualidade máxima.

Desde o começo da graduação tive habilidade para apresentação em vídeo e cinegrafia, mas, ao querer explorar todas as mídias no meu TCC, deixei a apresentação de lado e não foquei na parte cinegráfica como gostaria. Neste processo, abri mão de explorar minhas habilidades e tentei fazer de tudo um pouco, sem uma dedicação por inteiro. O que também fica como uma lição para os futuros trabalhos que irei executar ao longo de minha carreira.

6. FINALIDADES

Durante o desenvolvimento do trabalho de conclusão de curso foram aplicados diversos conhecimentos obtidos durante a graduação. Por se tratar de uma grande reportagem multimídia, foram colocadas em prática técnicas de fotojornalismo, telejornalismo, entrevista, redação, edição de textos e de imagens. Também foram utilizados conhecimentos teóricos estudados ao longo dos últimos quatro anos e meio, como as teorias jornalísticas e da comunicação e técnicas de redação e estilo.

O trabalho foi fundamental para consolidar os conhecimentos adquiridos em diversas mídias e proporcionou maior aproximação com a prática jornalística, com observância aos princípios deontológicos, responsabilidade social e aos valores da profissão, atingindo o objetivo do curso de Jornalismo da UFSC.

O material produzido tem valor de interesse público, por tratar de um tema próximo e relevante aos moradores de Florianópolis e atuar com a cobrança por melhorias na mobilidade urbana e estrutura viária da cidade, além de mapear os principais problemas enfrentados pela população hoje.

Como o trabalho foi realizado está disponível em um *website*, após a aprovação, o conteúdo será divulgado em mídias sociais relacionadas à cidade, para ter amplo acesso e atingir o objetivo de informar a sociedade.

7. REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades. Trânsito, questão de cidadania. In: BRASIL. Ministério das Cidades. **Cadernos Mcidades**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana e sustentável. In: BRASIL. Ministério das Cidades. **Cadernos Mcidades**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2004.

COSTA, Emannuel dos Santos. **A cidade do automóvel**: relações de influência entre o carro e o planejamento urbano modernista em Florianópolis. 2014. 98 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2014.

LONGHI, Raquel Ritter. O turning point da Grande Reportagem Multimídia. **Revista Famecos**. Porto Alegre, v.21, n. 3, p. 897-917, setembro-dezembro 2014. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistafamecos/article/view/18660>. Acesso em 07 out. 2015.

_____. Os nomes das coisas: em busca do especial multimídia. **Revista Estudos em Comunicação**. Covilhã, v. 7, n. 2, maio 2010. Disponível em: <http://www.ec.ubi.pt/ec/07/vol2/longhi.pdf> >. Acesso em: 07 out. 2015.

_____. Infografia online: narrativa intermídia. **Revista Estudos em Jornalismo e Mídia**. V. 6, n. 1, 2009. Disponível em: <http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/jornalismo/article/view/1984-6924.2009v6n1p187/10423> >. Acesso em: 07 out. 2015.

_____. Metáforas e labirintos: a narrativa em hipertexto na internet. **Dissertação de mestrado**. Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Informação/UFRGS, 1998. Disponível em: <http://www.nephijor.ufsc.br/bancodearquivos/livrodissert.pdf> >. Acesso em: 07 out. 2015.

LONGHI, Raquel Ritter; WINQUES, Kérley. **O lugar do longform no jornalismo online**: Qualidade versus quantidade e algumas considerações sobre o consumo. Brasília (DF), 2015. Disponível em <http://migre.me/uhlky> >. Acesso em 15/06/2016.

PEÑA, Carolina Cannella. **Análise da segurança viária em interseções nas rodovias federais de Santa Catarina**. Florianópolis, 2011. 250 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Florianópolis, 2011

Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS / Florianópolis: Logit Engenharia Consultiva, 2015

SILVA, Rejane da. **Análise da mobilidade por transporte coletivo após a implantação do sistema integrado**: estudo de caso para Florianópolis. Florianópolis, 2008. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil

SOUZA. Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

